



LA FERVOJISTO

Oficiala organo de Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj
Monata fakrevuo pri fervojo.

Redaktoro: ILIJA PUHALO, fervojoficisto, Jezuitska ulica 1, Zagreb, Jugoslavio

Jaro II.

Februaro-Marto 1925.

Nro. 5—6.

Neŭtrala fundamento.

Ni devas krei neŭtralan fundamenton, sur kiu la diversaj homaj gentoj povus pace kaj frate interkomunikiĝadi, ne altrudante al si reciproke siajn gentajn apartaĵojn.
Majstro.

Prava estis nia kara Majstro eldirinte suprajn vortojn. Nur neŭtrala fundamento estas la plej forta garantio kontraŭ la reciproka altrudado de diversaj gentaj apartaĵoj.

Tamen, kial mi pri tio intencas paroli? Pro tio ĉar ankaŭ en nia asocio devas esti unu neŭtrala fundamento. Tiu neŭtrala fundamento estas niaj statutoj. Nur se ili estos faritaj interkonsente kun ĉiuj nacioj, ili povas fariĝi vera neŭtrala fundamento.

Konsiderante tion ni en tiu ĉi numero de nia faka revuo decidis presigi proponon de novaj statutoj. Kelkaj anoj pensos, ke tio estas ankoraŭ tro frue. Nia opinio tiuj ne estas pravaj. Ĝis la jarkunveno ni havas ankoraŭ 4 monatojn kaj tiu ĉi tempo plene sufiĉos por pridiskuti novajn statutojn. Ni volas doni la okazon al ĉiuj, kiujn la temo interesas kritiki statutojn, proponi diversajn plibonigojn.

Kelkajn vortojn ni devas tamen jam nun diri. Oni eble diros, ke la statutoj estas tro vastaj, ĉar en ili oni parolas pri la rezerva kaj cirkulanta kapitalo k. t. p., kaj la asocio apenaŭ sukcesos eldonadi 4 aŭ 8 paĝan fakan revuon.

Nia opinio en tiu ĉi rilato estas tute alia. Ni ne pensas, ke nia asocio restos ĉiam tiel malgranda kiel ĝi nun estas. Ni forte esperas, ke ĝi disvastiĝos, ke la nombro de niaj anoj pli kaj pli rapide kreskos, tiel ke post mallonga tempo ĝi estos disvastigita en la tuta mondo kaj ĉiulandaj fervojistoj tiam fine konvinkiĝos pri la taŭgeco de nia lingvo.

Oni pripensu nur la grandegan nombron de la gefervojistaro tutmonda. Kion ĝi valoras sen taŭga ilo por interkompreniĝo.

Ĝi similas al fadenoj, kiuj disigitaj povas esti ŝirataj laŭvole de iu ajn.

Pere de Esperanto kaj unu sola internacia organizo faka, ĝi fariĝus forta ŝnurego, kiun ne povas ĉiu tiel facile disŝiri.

Ĉiutage oni legas plendojn pri diversaj fervojistaj strikoj pro malbonaj salajroj.

Cu oni povus eĉ nur imagi strikon se ni ĉiuj estus organizitaj en internacia faka asocio. Certe ne. Ni fariĝus unu el la plej gravaj faktoroj en la mondo kaj oni certe ankaŭ nin tiam ŝatus kiel oni devas ŝati tiujn, kiuj per sia danĝerplena laboro peradas tutmondan trafikon.

Klarigu tion al viaj gekolegoj kaj se ili scipovas taksu valoron de tia organizo ili fariĝos ankaŭ tio kio ni estas nome samideanoj kaj anoj de nia asocio.

Do, pro tiu kaj multaj aliaj gravaj kaŭzoj, nia asocio devas havi neŭtralan fundamenton konstruitan de diverslandaj gefervojistoj. Al vi kiuj nin helpas ĝin konstrui, ni antaŭe dankas. Antaŭen gekolegoj ĝis la fina venko!!!

Ilija Puhalo.

RULILAGRAJ AKSKUŜEJOJ ĈE FERVOJAJ VAGONOJ.

La enkondukado de rulilagraj akskuŝejoj ĉe la fervojoj reaktualigis en plej nova tempo. Antaŭ 15 jaroj komencis jam la fabriko SKF (Svenska Kugellagerfabriken) en Göteborg (Svedio) kiel unua el-

laboradi apartajn globlagrajn akskuŝejojn por fervojaj vagonoj kaj ĝin sekvis ankaŭ aliaj fabrikoj, precipe en Germanujo.

Longatempe oni faris eksperimentojn kaj la ricevitajn rezultatojn oni trastudadis plue sur scienca bazo. La uzado de globlagraj akskuŝejoj donis

tre bonajn rezultatojn kaj oni jam pensis, ke ĉiuj malfacilaĵoj estas venkitaj, tiel ke oni povas ekonomenci kun generata enkonstruado de globlagraj akskusejoj ce fervojaj vagonoj.

Sed montrigis, ke la grandaj elspezoj ce la mendo de tiuj ĉi kuŝejoj kaj ilia konservado ne estis en proporcio kun la ŝparadoj kaj preferoj, kiujn tiuj ĉi akskusejoj donis. Antaŭ kelikaj jaroj, la citita fabriko ellaboris unu akskusejon, kiel rezulton de multjaraj eksperimentoj kaj montrigis, ke tiu akskusejo en la praktiko respondas al ĉiuj, eĉ plej malfacilaj postuloj. Tio estas duvica, memalfarota stertorma, rulilagra kuŝejo, kiu havas anstataŭ ĝis tiam uzitaj globetoj, rulojn, akritigitajn en barelforma kaj ĝi povas transporti preskaŭ la dekoblan ŝarĝon ol globlagraj akskusejoj. Ĝi ebligas samtempe la transportadon de ĉiuj akstataj trajnoj kaj post ĉiutlanka provado voĵigis ĝis fervojaj aksoj.

Komence de la jaro 1921 tiu akskusejo estas generale enkondukita ce svedaj ŝtataj fervojoj kaj oni enkondukas ĝin de tiu tempo ankaŭ en aliaj kulturaj ŝtatoj.

Ceta motivo, ke oni enkonduku rulilagrajn akskusejojn ce fervojaj vagonoj, estis komence la postulo, plimalgrandigi la kontraŭstaron de frotado kaj tiamaniere atingi hejtaŝparadon. La grandecon de tiu ĉi ŝparado neniel oni povas elkalkuli teorice, ĉar ĝi dependas de fervojlinio, kunmetado de trajno, de la rapideco, de trafikmaniero k. t. p. kiuj grandecoj ĉiam ŝanĝiĝas. Per multjaraj eksperimentoj ce la enkonstruitaj globlagraj akskusejoj oni kolektis praktikajn spertojn kaj precipe rimarkinda estas la Direkcio de svedaj fervojoj, kiu efektivigis tiujn ĉi eksperimentojn sur tute scienca bazo per kullaborado de la fabriko SKF mem. Kiel jam estis dirite, komence oni postulis kiel rezulton de enkonstruado de rulilagraj akskusejoj en vagonaksojn, nur la ŝparadon de hejtaĵo kaj oni atingis belajn ciferojn kiuj esprimadis 10-18% ŝparadon je la hejtaĵo. Tiu ĉi ŝparado estis la plej malgranda ce rapidtrajnoj kaj la plej granda ce ŝarĝtrajnoj, kion oni klarigas per tio, ke rapidtrajnoj devas venkadi grandan aerkontraŭstaron, dum ce ŝarĝtrajnoj, kiuj pli ofte haltadas, montriĝas la komenca kontraŭstaro kiel plej ofte efika. Trajno kun simplaj, glitigaj kuŝejoj devas venkadi ce la ekmovado plej grandan kontraŭstaron, dum ce la frotado de ruloj, do ce la uzado de glob- kaj rulilagraj akskusejoj tiu kontraŭstaro estas tiel malgranda, ke por la ekmoviga forto ĝi ne estas konsiderota.

Estas strange, ke komence oni ne rigardis la grandan malmultigon de la ekmoviga forto, kiun la lokomotivo devas doni kaj rilate al tio, ankaŭ la ŝparadon de lokomotivoj. Tiu lasta estas senproportie pli granda ol la ŝparado de karbo, ĉar oni elektadis ĝis nun la lokomotivojn laŭ la komenca frotado ce la ekmovado. Per tio, ke la lokomotiva parko plimalgrandiĝas, nature plimalgrandiĝas ankaŭ la bezonata personaro. En Svedujo ekzemple oni povis pligrandigi la trajnojn kun 30% ce la sama forto de lokomotivo kaj tiamaniere pli bone kaj pli utile profiti la fervojlinion.

Por ekzemplo ni mencias la provon de svedaj ŝtataj fervojoj: sur fervojlinio de 250 km veturis 2 vagonaroj dekfoje en ĉiu direkto. La unua konsistis el lokomotivo kaj 30 ŝarĝvagonoj, plensarĝitaj per ferminaĵo de 46 tunoj da pezo po vagono. La duan

trajnon formovis samspeca lokomotivo sub samaj cirkonstancoj, nur estis kurigitaj 39 vagonoj, kies aksoj estis provizitaj per ĉiuj globlagraj akskusejoj en unu direkto kaj revenite kun plialtitaj vagonoj, oni konsumadis mezonombrec 9479 kg da karbo kaj 36.9 kub. metr. da akvo.

La vagonaro kun rulilagraj akskusejoj konsumis por la sama veturado 9500 kg da karbo kaj 37.8 kub. metr. da akvo. Sur tio fervojlinio kaj sub tiaj malfacilaj cirkonstancoj estis edice, pligrandigi la kvanton de vagonoj kun 30%, sen bezono uzi alian au pli fortan lokomotivon. Krom tio konsiderinda estas ankoraŭ la fakto, ke la rulilagraj akskusejoj neniam trovamigis dum ce la ĝitigaj akskusejoj tio ĉiam okazis. Tiamaniere estis edice, per 3 vagonaroj transporti la saman kvanton de ferminaĵo, por kiu pli frue estis bezonataj 4 vagonaroj kun ĝitigaj akskusejoj.

Ce rapidtrajnoj estas la pligrandigo de trajno kaj la certeco en movilaro edice la plej granda prefero. Pennsylvania Rail-Road Company USA., kiu ankaŭ tiris longedaŭrajn provojn kun svedaj rulilagraj akskusejoj, ŝatas pleje la fakton, ke la akskusejoj ne varmiĝas.

Al ĉiuj tiuj preferoj kontraŭas proporcie grandaj elspezoj por novaj investicioj. Rulilagraj akskusejoj per si mem estas tre multekostaj kaj al tio alvenas ankoraŭ la ŝanĝo de malnovaj kuŝejtlankaĵoj kaj la prilaboro de aksrandoj. Tiuj ĉi investicioj saĝis neplenumebaj tiel longe, ĝis oni ne ekkonis precizajn ciferojn por la daŭreco de tiuj ĉi akskusejoj. Per longedaŭraj kaj komplikataj eksperimentoj estis fine pruvite, ke tiu investicio en plej mallonga tempo ne nur amortiziĝis, sed ke la ŝparadoj en ĉu rigardo superis eĉ la plej optimistajn supozojn. En Svedujo oni kalkulas mezonombre la unujaran kasacion de akskusejoj kun 0.5% kaj la daŭrecon de unu akskusejo kun 12 ĝis 15 jaroj. Tre grava sperto, profitita dum la tempo de plenumitaj eksperimentoj, estis kompleta certeco en movilaro. Eĉ ne unufoje okazis, ke la akskusejoj tiel estus difektitaj, ke per tio fariĝus eĉ la plej malgranda malhelpaĵo en trafiko. Mankoj, kiuj iatoje montriĝis, estis tiuspecaj, ke ili ne estis efikaj sur la funkcion de akskusejoj mem, sed oni povis facile ŝanĝi diversajn partojn de akskusejoj ce fiksitaj revizioj (6 monatoj). Svedaj ŝtataj fervojoj havas nun en movilaro ĉirkaŭ 300 rapidtrajnajn vagonojn kun enkonstruitaj estas provizitaj per tiuj ĉi akskusejoj, el kio estas konkludeble, ke tiu demando estas bone solvita por la fervojo. Kiel jam estis menciite, la amerikaj fervojoj PRR. enkondukis komence de Novembro 1921. ankaŭ tiujn ĉi akskusejojn. La trajnoj rapidas tie kun maksimuma rapideco de 113 km po hore kaj la akspremado faras 15 tunojn. En Julio 1922. tiuj vagonoj traveturis 120.000 km. Ce diversaj kontroloj oni povis konstati ke tiuj ĉi akskusejoj neniel ŝanĝiĝis kaj ce la mezurado de ruloj oni povis konstati nenian eluzon.

De post kiam oni povas diri, ke praktike estas pruvite, ke la rulilagraj akskusejoj eĉ en plej malfacila trafiko plene respondas al ilia celo, precipe koncerne la movilaran certecon kaj daŭrecon, estas malfermita la vojo por ke oni enkonduku tiujn akskusejojn en plej mallonga tempo ce la fervojoj de tuta kultura mondo.

En plej nova tempo, antaŭ 6 monatoj, la ĉeĥoslovakaj ŝtataj fervojoj aliformigis du rapidtrajnajn

garniturojn, ĉiun po 5 vagonoj, sur rulillagrarn akskusejojn kaj la esploroj ĝuste nun okazas, eĉ oni infencas ĉe sukcesotaj provoj aliformigi la tutan rapidtrajan parkon.

El »Tehnički List«

trad. Drag. Fridlender, Zagreb (Jugoslavio).

GEORGO STEPHENSON.

La 12. de aŭgusto 1924. pasis sepdeksep jaroj de la tempo, kiam mortis Georgo Stephenson, pri kiu oni povas diri, ke li estas patro de la fervojo.

Li naskiĝis la 9-an de junio 1781. en la vilaĝo Wylam sur Tyn en Anglujo, kiel filo de simpla hejtisto. Liaj gepatroj vivis en malfavoraj cirkonstancoj kaj malgranda Georgo jam en sia infanaĝo devis paŝli brutaron, por subteni ilin. Pli poste li mem fariĝis hejtisto kaj ĉar per tio lia financa situacio multe pliboniĝis, li komencis efektiviĝi sian ardan revon-vizitadi lernejon. Komence ĝi estis vespera instruado, kien li iradis kaj kie li lernis legi kaj skribi. Sciante tion perfekte, li komencis interesigi pri la aritmetiko kaj faris en ĉi tiu scienco eksterordinarajn progresojn. Kiel hejtisto, li trovis sufiĉe da tempo, por sin pliperfektigi kaj scipovis ankoraŭ perlabori al si eksterordinarajn enspezojn. Lia intereso pri maŝinista okupo kaj precipe pri vapor-kaj ĉerpmaŝinoj gvidis lin al tio, ke li en libera dimanĉo dismuntis maŝinon, kiun oni konfidis al li, studis ĝian konstruon kaj funkciadon de ĉiu unuopa maŝinero. Tiamaniere li perfekte ekkonis la objekton de sia plezuro tiel, ke sukcesis al li eĉ certa plibonigo de la ĉerpmaŝinoj, kiu vekis atenton de la karboekspluatantoj. Ĉiam vigla kaj diligenta Stephenson ne kontentiĝis per ĉi tiu sukceso, li vidis provon de la konstruo de vaporvagono kaj dum vico da jaroj li fervore sin okupis per la ideo, konstrui vaporlokomotivon, kiu superus ĉiun ĝis nun faritajn eksperimentojn de la plej taŭgaj inĝenieroj. Lia laboradanto, lordo Ravensworth, donis al li la necesajn rimedojn kaj Stephenson komencis labori.

La 25-an de julio 1814 li transdonis en Killingworth lokomotivon, kiu sur la fervoja linio kun supreniĝo de 1:450, iris 8 karbovagonojn kun 30 tunoj da ŝarĝo, kun rapideco de 6.5 km po horo. Kompare al ĝis nunaj provoj, lia lokomotivo prezentis grandan progreson kaj la transporto de la ŝarĝo ankoraŭ pliboniĝis kaj pli malkariĝis, kiam Stephenson uzis elirantan vaporon por pli intensa forbruligo en la fajrujo. Ĝis la jaro 1825. konstruis Stephenson entute 55 lokomotivojn. Ili estis kompreneble maŝinoj dediĉitaj sole por la transporto de karbo el la karbominejoj. Al la ĝenerala sukceso helpis al Stephenson konkurso de lokomotivoj por la fervojo: London—Manchester, kiu estis konstruita sub lia aŭspicio.

Lia lokomotivo »Roket« ricevis premion de 500 livoj sterlingojn veturinte 47 kilometrojn en unu horo, anstataŭ postulitaj 16. Kompreneble ĝi ne estis ĝisnuna karbominea lokomotivo, sed ĝia multe pli bona eldono.

Grandege neatendita sukceso alportis al la eltrovinto ĝeneralan aprobon kaj admiron kaj forigis subite ĉiun malhelbaŝojn, kiuj al lia penplena laboro en la konstruado de la lokomotivoj estis ĝis

nun faritaj. De tiu tempo jam rapide kreskis famo kaj gloro pri Stephenson kaj li fariĝis la plej konata persono en Eŭropo kaj la plej ŝatata inĝeniero. Lia nomo estis ligita kun vico da fervojaj konstruaĵoj en Anglujo kaj kun la mondfama lokomotivfabriko en New-Castle, pli poste en Darlington. En la jaro 1840 li tute forlasis sian teĥnikan okupon kaj ekloĝis en Tapoln House, kie li en kampa bieno mastrumadis ĝis sia morto la 12-an de aŭgusto 1848.

La vivo de Georgo Stephenson, filo de simpla laboristo, kiu per sia propra volo kaj penado akiris unikajn rezultatojn de la intelekta laboro, restos al ni por ĉiam bildo de alte talentplena kaj tre energia kreiga spirito.

El la gazeto *Železnični Revuo*

tradukis Emanuel Kubasek, Plzen (Ĉeĥoslov.)

LA XVIIa U. K. EN GENEVO.

Laŭ la sciigoj de l' estaro IAEF en n-ro 4 »La Fervojisto«, oni min komisiis interrilatiĝi kun la Svisaj fervojadministracioj kaj la delegito de UEA en Genevo unuflanke kaj kun nia estraro aliflanke, por plifaciligi la viziton de la kongreso al niaj gekolegoj.

Mi nun havas la plezuron servi per jenaj sciigoj:

Rilate la vojaĝadon tra Svislando per senpagaj biletoj, la ĝenerala direkcio skribas:

La Svisaj Federalaj Fervojoj nuntempe reciproke interŝanĝas senpagajn biletojn kun administracioj en poste nomitaj landoj sed nur por la personaro staranta ĉiam kaj senescepte (aktiva) en la servado de la menciitaj fervojoj:

- a) Italujo: Ŝtataj fervojoj;
- b) Francujo: Elzasaj; Est, Nord; Etal, Midi; Orleans; P. L. M. fervojoj;
- c) Germanujo: Deutsche Reichsbahngesellschaft;
- d) Aŭstrujo: Austriaj federalaj fervojoj;
- e) Hungarujo: Hungaraj Ŝtataj fervojoj;
- f) Ĉeĥoslovakujo: Ĉeĥoslovak. Ŝt. Fervojoj;
- g) Nederlando: Nederl. Ŝtataj fervojoj; Maderl. Fervojasocio;
- h) Belgujo: Belgaj Ŝtataj fervojoj; Marine Belge;
- i) Danujo: Danaj Ŝtataj fervojoj;
- k) Svedujo: Svedaj Ŝtataj fervojoj;
- l) Norvegujo: Norvegaj Ŝtataj fervojoj;
- m) Finnlando: Finaj Ŝtataj fervojoj;
- n) Balkanŝtatoj: SHS (Jugoslavio); Bulgarij; Rumanaj; Orientalaj;
- o) Hispanujo: Andaluzaj Fervojoj; Madrid-Zaragoza-Alicante Fervojoj;
- p) Portugalujo: Portug. Fervojasocio; Portug. Ŝtataj fervojoj;
- q) Anglujo kaj Skotlando: Southern Railway; London & North Eastern; Realway; London Midland & Scottish Railway; Great Western Railway;
- r) Polujo: Polaj Ŝtataj fervojoj.

La mendo de tiaj biletoj okazos kiel kutime per demando subskribita ankaŭ de l' estro kaj sendota al la propra direkcio, kiu poste resendos la bileton. Gekolegoj de aliaj, nemenciitaj administracioj ne ĝuas veturfavoraĵon en Svislando.

Rilate la restadon en Genevo mi devas sciigi la sekvanton. Genevo ne estas granda urbo kaj estas malfacile gastigi pli od 1200 personojn precipe en la sezono, kiam la Svisaj urboj plej multe estas vizitataj. Restas nun ankoraŭ la ebleco loĝigi la pliajn kongresanojn en privataj ĉambroj, kian manieron mi persone konsilas al vi ĉiuj.

Estus bonege se mi kiel eble plej baldaŭ ricevus la definitivajn sciigojn pri aliĝo al kongreso kaj pri manĝejo kaj loĝejo.

Por sufiĉe riĉaj gekolegoj estas ankaŭ haveblaj »turistaj biletoj« entenantaj la kongreskotizon, biletojn por somera universitato, teatro, balo, ŝipekskurso, unusemajna loĝado kaj manĝado kun ĉiuj trinkmonoj: Simpla: 110 Fr.; Meza: 140 Fr.; Unuaranga: 200 Fr.; Luksa: 300 Fr. Tiuj prezoj ne entenas la vojaĝkostojn.

Por malpli riĉaj gekolegoj oni povus rezervigi privatajn ĉambrojn (proksimume 20 sv. Fr. por unu semajno). Manĝi oni povus en popolaj manĝejoj, kun kiuj la delegito de UEA en Genevo faros interkonsenton; tiuj restoracioj estas tute senluksaj kaj simplaj sed puraj. Tie oni povas manĝi ĝisate (kompreneble se oni kontentigas per simpla menuo) por proksimume: 50—60 centimoj matene, 1 Fr. ĝis 1.20 tagmeze kaj 1 Fr. — 1.20 vespere (ĉe kelkfoje malpli).

Por la mendotaj ĉambroj oni bonvolu aldoni 30% de la ĉambroprezon, t. e. proksimume 6.— Fr. po persono. Tio estas kondiĉo decidita de la LKK por eviti teruran deficiton kiel en Vieno, kie lastmomente multaj personoj malmendis ĉambrojn pro diversaj kaŭzoj.

La partoprenontoj plej bone sendu la monon al mi ĝis plej Aprilo malfrue aŭ Majo, t. e. 46 Fr. por kongreskolizoj, kaj ĉambroj. Tamen oni ankaŭ povas sendi la monon rekte al Genevo sed tiam oni rimarku, ke oni dezirus privatan loĝejon.

Pri vizo de pasportoj oni legu la kongresan bulleton, kiu informas pri ĉiuj aliaj aferoj. Pri aliaj demandoj mi volonte respondos skribe.

Per tio mi permesas almi inviti en la nomo de la Svisa fervojistaro kiel eble plej multajn gefervojistojn al kongreso.

E. Zuberbühler, Herisau (Svisl.)
asesoro de IAEF por Svisujo.

FERVOJA TERMINARO.

Aro »F« daŭrigata:

(Ter)plenaĵo: Plenaĵo el tero, roko, aŭ alia materialo konstruita super la natura grundsupraĵo, (sur kiun oni metas trakon).

Digo: Plenaĵo el tero, roko, aŭ alia materialo fidel farita, ke ĝi formigas netraflueblan barilon kontraŭ akvo aŭ alia fluidaĵo.

Tranĉeigo: La fortranĉado de la natura grundsupraĵo.

Elfosajaĵo: La materialo elprenita el tranĉeoj, terpruntejoj aŭ fundamentejoj.

Tranĉeoj: La spaco formita pro tio, ke la materialo estas forfosita.

Fundamentejo: La elfositejo en kiu oni metas la fundamenton de konstruo.

Trenado aŭ senpaga trenado: La distanco ĝis fikslimo, interne de kiu, materialo (teraĵo)

estas transportata por konstrui platformon senpage krom la poprezon de la kontrakto. La poprezon enhavas la prezon de tiu ĉi transportado.

Kromtreno: La kromdistanco ekster la fikslimo en kiu materialo estas transportata por konstrui platformon kaj por kiu oni devas fari krompagon.

Malŝveligo: La kuntiriĝo de la tero.

Ŝtupita: Formita laŭŝtupo.

Kompaktigita: Densigita per malforta pistado.

Tuttreno: La tuta distanco en kiu materialo estas transportata.

Forĵetaĵo: Materialo (tero) troa kiu ne estas bezonita por kompletigi terplenaĵon.

Aro »G«: Tuneloj.

Ringaĵo: Plata, larĝa ringo el ligno, fero aŭ masonaĵo, submetita sub la malsupraĵo de ŝaklaĵo por malhelpi malsaman malleviĝon, aŭ konstruita en la muroj mem interspace kun la samintenco.

Roko: Solida maso de minerala substanco.

Sakto: Truo aŭ puto elfosita de la supra grundsupraĵo ĝis kaj en tunelon por ventoli ĝin aŭ por plifaciligi la laboron per la pliigo de la nombroj de lokoj ĉe kiuj oni povas labori.

Tunelo: Elfosita pasejo sub tero aŭ sub akvo.

Akvokolektejo: Cisterno aŭ puto en kiun oni povas alkonduki akvon per fluejetoj aŭ dreniletoj por dreni aliajn porciojn de la laboro.

Spaloj.

Spaloj: Transa peco de relvoja trako, kiu subtenas la relojn kaj per kiu ili reteniĝas laŭpozicie.

Stangŝpalo: Spalo farita el arbo de tioma grandeco, ke ne pli ol unu povas esti farita el sekcio; hakita aŭ segita je du paralelaj facoj.

Splitŝpalo: Spalo el arbo de tioma grandeco kioman ebligas la farado de du aŭ pli po sekcio.

Kvadrata ŝpalo: Spalo kun kvar segitaj facoj.

Duonronda ŝpalo: Spalo je kiu la malsupra faco estas pli larĝa ol la supra.

Platŝpalo: Spalo segita nur je la supra kaj malsupra facoj.

Hakita ŝpalo: Spalo kiu montras pli ol la difinitan (ĝustan) kvanton de sukligo laŭ tra profile

Korŝpalo: Spalo montranta sukligon je nur unu aŭ du anguloj kaj kiu sukligo ne mezuras pli ol 254 mm ĉe iu el la du anguloj sur linioj markitaj diagonale sur la ekstremaĵoj de la ŝpaloj.

Verkorŝpalo: Spalo sen iom da sukligo.

Balasto.

Balasto: Elektita materialo metita (sternita) sur platformon por teni la trakon laŭ linio kaj supraĵo.

Ŝtonbalasto: Ŝtono artefarite rompita en malgrandaj pecoj de specifikitaj grandecoj.

Ĉaĵoj: Restaĵoj el muelejoj kie zinkaj kaj plumbaj mineraloj estas disigitaj de la rokoj en kiuj ili estas trovitaj.

Gruzo: Malgrandaj forfrolitaj pecetoj de roko, kiuj estas trovitaj en naturaj demetejoj kaj kiuj trapasas tra ringo de 6 cm da diametro sed reteniĝas sur kribrilo No 10.

Sablo.

Cindroj: Restaĵo de ŝtonkarbo uzitaj en lokomotivoj aŭ aliaj fornejoj.

Trako.

Liniiĝo: La horizontala lokigo de relvojo rilate al ĝiaj kurboj kaj tanĝantoj.

Helpaj fiksiloj: Ŝraub(in)seruroj, sidplatoj, relfortikigiloj kaj kontraŭrampiloj.

Kurbo: Saĝo de direkto pere de unu aŭ pli radioj.

Kurbo kunmetita: Saĝo (de direkto) pere de du aŭ pli simplaj kurboj de malsamaj radioj sed ĉiuj laŭ samdirekto, kiuj kunigas unu al alia ĉe punktoj de komunaj tanĝantoj.

Kurbo, grado de: La angulo kiu kontraŭas al kverdo, de 100 futoj

(Notu: Tiu ĉi estas laŭ usona praktiko, laŭ metra sistemo ĝi kontraŭas al kverdo* de 20 metroj).

* a: chord; f: corde; g: Sehne; h: cuerda; i: corda; r: хорда = khorda. Mi proponas »kverd'o« Bricard kaj aliaj vortaristoj uzas »ŝnuro«.

Laŭ pure geometria senco, kverdo ŝajnas al mi preferinda.

Kurbo facileniriga: Kurbo kun (de) regule variantaj radioj, kiu kunigas tanĝanton kun simpla kurbo, aŭ kiu kunigas du simplajn kurbojn.

Sokurbo = »S« kurbo: Du kurboj laŭ malaj direktoj en kontinua linio, kiuj kunigas ĉe komuna tanĝantpunkto.

Kurbo simpla: Saĝo de direkto pere de unu radio.

Kurbo vertikala: (frondigo de deklivsaĝejoj). Kurbo uzita por kunigi kruciĝantajn deklivojn.

Superalteco: La kvanto je kiu la ekstera relo sur kurboj estas plialligita pli ol la interna relo.

Fiksiloj: (akcesoriaĵoj): Kuniglamenoj aŭ kunigplatoj; boltoj; relnajloj. »Ekliso« el la f: église estas proponita de samfakano por kunigplato. Ĝi estas bona vorto se sufiĉe internacia? ankaŭ en la hispana lingvo, eclisa.

Forkpeco* numero: La duono de la kontangento de la duonangulo de la forkpeco.

Forkpeco numero = $\cot. \frac{2}{\alpha}$

α = angulo de la »vopeco«*

vopeco estas parto de forkpeco la anguloj do estas samaj.

Kartamento norma: La spuro de 1.435 metroj.

Spuro* norma:

Kartamento: (de trako): La distanco inter la kapoj de la reloj mezurita ofte al ili ĉe punktoj, kiuj estas 16 mm malsupre de la relsupro.

Niveleco: La stato de la trako kiam la du reloj havas la saman altecon transverse (kvere*).

Liniiĝiteco: La stato de la trako rilate al la konstanteco de direkto en mallongaj distancoj sur tanĝantoj, aŭ konstanteco de variado, en mallongaj distancoj sur kurboj.

Supraĵeco: La stato de la trako rilate al la vertikala ebeneco aŭ glateco en mallongaj distancoj.

Tanĝanto: Rekta trako (la trako inter kurboj.)

Trako: Spaloj, reloj, fiksiloj kiam ĉiuj partoj estas taŭge enlokigitaj.

La supreskribitaj difinoj sen la lingvaj notoj estas el la Amerika Fervoja Inĝeniera Asocio Lernolibro. Plibone, la libro kiu enhavas la elpensitajn decidojn de la Asocio.

Forkpeco: Ĉe trakforkiĝejo aŭ relkomutitejo ekzistas (trak) komutilaro, kiu konsistas el du komutreloj kun diversaj vergoj: (rel)forkpeco, kie unu relo el ĉiu trako kruciĝas (intersekiĝas). Inter la komutreloj kaj la forkpeco oni nomas la relojn konektaj, kondukaj reloj aŭ interreloj. La forkpeco konsistas el korpeco nomita vopeco.

Vopeco: Ĉe ambaŭ flankoj de la vopeco estas kontraŭreloj. La vopeco havas du punktojn de intersekto, unu teoria aŭ matematika kaj la alia reala.

En la longo de ĉiu kontraŭrelo estas fleksitaĵo flanke de la »gorgo« de la forkpeco.

La komutreloj estas pintaj. La pintan ekstremaĵon oni nomas »la pinto«, kaj la alian oni nomas »la pivoto«.

La distancon mezuritan laŭ la akslinio de la ĉeftrako de la komutrelpinto ĝis la pinto de la vopeco oni nomas la longo de la (trak) forkajo.

La ekstremaĵon de la forkpeco plej proksime al la komutrelpivotoj oni nomas la antaŭaĵo kaj la alian la malantaŭaĵo.

Spuro: Ni jam konas la proponitan vorton »kartamento«.

Alia samideano, Germano, pro diversaj rezonoj sugestis la vorton »spuro« el la germana lingvo. Li diris ke ĝi havas precize fian signifon kaj laŭ la Seslingva teknika vortaro de Schломann tio estas vere. Ni trovas »spur«, »spurweite« ambaŭ uzita por esprimi la interrelan distancon aŭ kartamenton. Kontraŭe, alia samideano pledas por »Kartamento« dirante ke »spur« ne ĝuste havas fian signifon. Li ankaŭ ne konsentas ke ni elektu preferinde nelatinajn radikojn kiam nova radiko necesas. Nu, kartamento perfekte priskribas la sencon sed kvankam mi mem ĝin proponis mi ne tre ŝatas ĝin pro ĝia longeco. Ĝi ne multe konvenas en derivitaj vortoj kaj mi volonte akceptus pli mallongan kaj pli taŭgan vorton. Se spur efektive signifas interrelan distancon, mi opinias ke ĝi pli taŭgas ol kartamento kun escepto de ĝia unulingveco.

Se tamen ni serĉas nelatinajn radikojn okaze de neceso, eble ĝi estas pli taŭga. Kolegoj! helpu la decidon.

Kver'e: Tiu ĉi radiko el la germana lingvo-quer, estas proponita de samfakana kolego anstataŭ »transverse«. La sama rezonado aplikas kiel je spuro. Transvers estas internacia, dum »quer«-kver, estas unulingva. Kverprofilo estas multe pli konvena ol transversprofilo. Kiel vi opinias?

Alia afero pri »spuro«. Laŭ vortaro de Christaller tiu ĉi germana vorto ankaŭ havas signifon de postsigno, similas al holanda vorto »spoor«. Se la fervojfaka senco ne estas bone starigita mi timis ke ni devus forlasi ĝin.

Edward M. Rosner.

HISTORIA ANGULETO.

Preskaŭ cent jaroj pasis jam de la tempo, kiam angla parlamento donis koncesion je konstruo de la fama, pli longa oficiala fervojo, por persona

transportado el Stoktono en Darhingtonon, longa 34 anglaj mejloj (proksimume 55 km).

Konstruante tiun ĉi fervojon, oni uzis ĉiujn novajn eltrovojn tiam ekzistantajn, nome relojn fandferajn kaj forigitajn, diversloke estis aŭtomataj klinitaj ebenaĵoj kaj la transportado estis ŝnurega per helpo de firme starantaj maŝinoj aŭ ĉevala, kaj fine ankaŭ, per primitiva lokomotivo.

Je fino de la jaro 1830 kiam oni jam sur tiu fervojo veturadis, estis ĉiuj fervojoj sur la mondo longaj 278 anglaj mejloj. La ĉevala 205, ŝnurega 6, kaj la lokomotiva nur 67 anglaj mejloj. Sed de tiu tempo ĉevala malprogresas, ŝnurega malaperas, kaj la lokomotiva rapide disvastiĝas.

Multaj fervojaj societoj tre rapide ŝanĝas siajn transportilojn je novaj kaj ili sciigas pri tio la publikon ofte per granda reklamo.

La fervojo londono-birminghama, inter urboj Euston—Sguaro kaj Camdo—Towno, longa 4 angl. mejloj sur kiu estis la vagonaroj tirataj per ŝnurego per helpo de firme staranta vapormaŝino, publikigis unu tagon frapantan sciigon, »ke la 15an de junio 1847an, estos en publika aŭkcio vendita ĉiuj fervojaj, firme starantaj vapormaŝinoj kun ĉia ŝnurega aranĝo, ĉar la fervoja administrado ĵus elektis pli modernan formon de la transportado, nome transportadon per la vapormaŝino moviganta, fier nomata lokomotivo«.

El »Zelesnični Revue«

tradukis: Sidonie Dlouha, el Praha.

KILOMETRA LONGECO DE LA FERVOJAJ LINIOJ ALIGINTAJ AL LA »INTERNACIA KONVENCO PRI LA TRANSPORTO DE KOMERCAJ PER FERVOJO DE LA 14. X. 1890«.

Laŭ la sciigoj de la konc. ŝtatoj al la »Centra Oficejo por la internacia transporto per fervojo« en Bern, la longeco de la fervojaj linioj, aligintaj al ĉi tiu konvencio, estis la 31. III. 1924 entute 216.380 kilometroj kontraŭ 216.099 km la 31. III. 23.

La kilometraj longecoj je la 31. III.:

	1893	1918	1924
Germanio	43200	64584	57372
Aŭstrio	14887	22524	6385
Belgio	4516	4677	5010
Bulgario	—	2139	2221
Danio	—	2248	2557
Francio	33872	41347	43722
Hungario	11722	21945	8318
Italio	11762	15698	17506
Luksemburgo	356	384	396
Norvegio	—	—	2916
Nederlandoj	2475	3530	3548
Polio	—	—	16738
Rumenio	—	3702	11192
Rusio	26351	—	—
Jugoslavio	—	—	—
Regolando de la serboj, kroatoj kaj slovenoj	—	2007	8179
Svedio	—	11761	12173
Svisio	2995	4636	4662
Ĉeĥoslovakio	—	—	13486
	152136	201182	216380

(Laŭ »Ztg. d. Vereines Dtsch. Eisenbahnverw.«)

No 2.-1925.

Trad. Emo.

INFORMOJ PRI ŜTATAJ FERVOJOJ EN SVEDIO.

La unua sveda ŝtatformo estis konstruita en la jaro 1855. Ĝis jaro 1922 S. F. havis longecon 5625 km. En la sama jaro posedis S. F. 1022 vaporo-lokomotivojn, 40 elektrajn lokomotivojn, 6 motorvagonojn, 2617 person kaj 27031 ŝarĝvagonojn.

Personaro estis 28.392 div. oficistoj.

Unua lokomotivo de S. F. estis mendita en la jaro 1856 ĉe la firmao Peyer Peacock & Co en Manchester, Anglujo.

La 26 an de Septembrò 1912 estis finkonstruita la ponto super la rivero Angermalnalven. Tiu ĉi ponto estas 263.6 m. longa, ĝia alteco estas 48.8 metroj super la akvonivelo.

Alia granda ponto estas super la rivero Oerealo, farita el »armita« betono. Ĝi havas kvin arkaĵojn. Plej larĝa arkaĵo estas 90.7 metrojn. Tiu ĉi ponto estas la plej granda ponto en la tuta mondo konstruita el betono.

Por ĝia konstruado oni eluzis 11.000 kbm da betono, 250 tunojn da feraĵoj (120 tunojn da reloj) 900 kbm da traboj.

En la jaro 1873 ekzistis ĉe S. F. 156 montrilaparatoj kaj 60 Morse aparatoj.

De post 1912 jaro »montrilaparatoj« ne plu ekzistas.

Telefonon oni enkondukis ĉe S. F. en la jaro 1880. En la jaro 1915 ekzistas sekciojtelefonoj kun amerikaj elektiloj (selectoroj) tipo »Western Electric«.

J. E. Medinius

Mosas—Svedio.

TAGNOVAJOJ.

Estonio, Tallinn. La lokomotivestro de la ŝtataj fervojoj Valdemar Grünwald festis la 1^{an} Februaro de tiu ĉi-jaro sian 50-jaran jubileon de fervoiservado.

Ĉar la tutan tiun tempon li pasigis en la lokomotivservado, kiu okazintaĵo estas la unua sur Estoniaj fervojoj kaj ĉe la lokomotivservado eksterordinara entute, la registaro honordonacis al la jubileulo 100000 E. markojn.

A. Pung (Estonio).

INTERNACIA FERVOJISTA KONGRESO EN ANGLUJO.

En la 1a n-ro. de nia faka revuo sciigis niajn anojn ke la 27 an de Aŭgusto okazos en Anglujo Internacia Fervojista kongreso.

De nia asesoro el Anglujo sro. S. Hodges ni ricevis jenajn pli detalajn informojn pri tiu kongreso.

1. La kongreso okazos en London la 22 an de junio ĉe la Instituto de Civilaj Inĝenieroj Ĝda George St. Westminster kaj la Instituto de Maŝinaj Inĝenieroj, Storeys Gate, Westminster Londono.

2. La kongreso daŭros ĝis 2a de julio.

3. Post la kongreso t. e. de 2a de julio posttagmeze ĝis 6a de julio partoprenantoj vizitos diversajn interesajn lokojn.

4. Ĝis nun anoncis partoprenon sekvantaj nacioj: Belgio, Britujo, Ĉeĥoslovakujo, Danujo, Egipto, Francujo, Hispanujo, Holandujo, Kanado, Italujo, Japanujo, Polujo, Romanujo, Svedujo, Svisujo, Usono.

La supraj informoj estas ĉerpitaj el: Brita Railway Gazette«.

Detalan programon de diversajn raportoj ni publikigos poste.

INTERNACIA FERVOJA KONFERENCO EN GRUŽ (JUGOSLAVIO).

De 26-a ĝis 29-a de Januaro okazis en Gruž (ĉe Dubrovnik en Dalmacio) konferenco de interesataj fervojaj administracioj, kie estis pritraktita la problemo de plirapidigo de komercaĵa trafiko inter orienta kaj meza resp. okcidenta Eŭropo. Je tiu celo estas fiksitaj direktaĵaj komercaĵaj rapidtraĵoj por diversaj necesaj direktoj, ekz por Beograd—Prahá, Priedor—Jasenice ktp.

La interesatoj denove kunvenos la 30-an de Marto en Vieno, kie estos fiksitá la tempo de komenco de trafiko de tiuj direktaĵaj rapidtraĵoj komercaĵaj.

Konferencon partoprenis 32 delegitoj el Aŭstrio, Ĉeĥoslovakujo, Rumanujo, Polujo, Hungarujo, Italujo kaj Jugoslavio. Svisa delegito kiu estis devinta partopreni la konferencon ne venis.

S. V. Stojnić.

INTERNACIA FERVOJA KONFERENCO EN OLOMOUC (ĈEHOSLOVAKUJO).

Ĉe la fervoja direkcio en Olomouc okazis de 17-a ĝis 27-a de Februaro fervoja konferenco de ĉeĥoslovaka kaj pola respublikoj en kiu estis pritraktita kaj provizore decidite pri reguligo de reciprokaj servo-trafik-interrilatoj en ĉiuj nun jam nove starigitaj limstacioj.

La tutan materialon oni pridiskutis komence pole, ĉeĥe aŭ france, sed fine plejparte germane, do ne esperante, ĉar nur 2—3 sroj ĉe ambaŭ flankoj sciopovis paroli esperante.

La protokolojn, kiuj estis skribitaj aŭdosciĝe plejparte germane, la delegitoj devis mem hejme tradukadi nacilingven.

Do, ĉiam tiu sama afero, kiel ni jam skribis okaze de aranĝita »Internacia fervoja konferenco en Ĉ. Budjeovice en 1924. jaro«. Ĉiam okazas grandaj lingvaj malfacilaĵoj ĉe ĉiuj aŭ personaj aŭ skribaj interrilatoj inter la anoj de diversaj fervojaj administracioj.

Jozef Blažek (Olomouc).

PLIGRANDIGO DE LABORHOROJ ĈE FERVOJAJ ADMINISTRACIOJ EN ĈEHOSLOVAKUJO.

Ĝis la 1-a de Marto ekzistis ĉe Ministerio kaj direktoj fervojaj en Ĉeĥoslovakujo 6 hora labortago.

Laŭ novaj, de ĉeĥoslovaka parlamento en Decembro 1924 voĉdonitaj leĝoj rilate sparadon en administracio ŝtata, estis pligrandigita la deĵortempo je unu laborhoro f. e. en la nomitaj centro-oficoj daŭras nune la ofichoroj de 7.30 h. ĝis 14.30 h. f. e. 7 horojn. Ĉe ĉiuj aliaj fervojoficoj 8. horojn.

J. Blažek (Ĉeĥosl.).

ENKETARO.

Demando:

Kiom da lingvoj estas parolataj en la regiono de la »Int. Konv.«?

Emo.

RESPONDOJ.

Al demando 1-a:

En la regiono de la iamaj prusaj-ĥeŝaj ŝtataj fervojoj la horsignalo estas donata laŭ § 33 de la »Vorschriften für den Telegraphendienst« (regu-

laro por la telegrafa servo). Mi ne scias, ĉu ĝi ankaŭ estas aplikata hodiaŭ en la ne-prusaj direktoj.

En tiu ĉi regularo i. a. estas destinata:

1. La bazo por unueca montro de la preciza hortempo estas la ĉiutaga hor-signaló de la observatorio en Berlino.

2. La horsignalo okazas ĉiutage je la 8-h antaŭtagmeze kaj estas komencata per plurfoja alvoko »Mez« antaŭtagmeze kiu komencas ĉ. 2 minutoj antaŭ la 8-a. Post tiu ĉi alvoko okazas interrompado de la kontakto, kiu finas precize je la 8-a kaj per tio montras ĉi tiun momenton. Post fino de la interrompado ankoraŭ kelkfoje okazas la alvoko »Mez«, iku nur montras, ke la horsignalado estas finita.

La stacioj devas prepari sin tiel, ke la telegrafaj linioj estas ne-uzataj. ĉ. 3 minutoj antaŭ la 8-a, por ricevi la horsignalon. Ĉiokaze ĉia telegrafado devas fini tuj kiam komencas la alvoko »Mez«. Pri la ricevita horsignalo estas farota noto en specialaj libroj.

Muthschall, ferv. insp.
Seftenberg L. Germanujo

Al la demando 3.

a) En Svislando oni rekompencas kaj honorigas malnovajn fervojistojn sekvantmaniere:

post 25; 40 kaj 50 jaroj da servado, oni elpagas kromsalajron en la alteco de ĝisnuna monatsalajro.

Krom tio, la jubileuloj, farinte kontentigajn servojn, estas honorigataj per diplomoj.

b) Laŭ la graveco de la kulpo, la administracioj punigas la personaron aŭ per buŝaj—, skribaj mallaudoj;

monpunoj, de 1 ĝis 5 Fr.;

limigita ĉesigo de laborado;

pun-ofic-ŝanĝo;

forpreno de l' uniformo;

eltiro de la salajropiatiĝo;

aŭ per degradigo, aŭ eĉ forigo el la fervoja servado.

August Scherrer
fervojoficisto, Herisau, Svisujo.

PRI LA MOVADO.

Ĉeĥoslovakujo. De sro insp. Adolf Kvapil nia malnova ano kaj fondinto de IAEF ni ricevis leteron en kiu li sciigas nin pri fondo de ĉeĥoslovaka Ligo de Esp. Fervojistoj. Al tiu ligo aliĝis ĝis nun 224 membrojn. En la sama letero sro. Kvapil petas la akcepton de 36 anoj de ĉeĥosl. ligo en la IAEF kaj anoncas pluan aliĝon de 50 anoj. Jen, al tutmonda fervojistaro ekzemplo de laŭga propagando. Se en ĉiu lando ekzistus tiaj laborantoj kio farigus IAEF post 1 aŭ 2 jaroj. Pripensu tion!!!

Rim. Al sro. A. Kvapil ni en la nomo de IAEF sincere gratulas dezirante, ke lian epzemplon sekvu ankaŭ aliaj niaj anoj en diversaj landoj. Vivu sinjoro Kvapil!!!

Germanujo. La 15an de Marto okazos en Berlino, ĝenerala kunveno de germana ligo de esp. fervojistoj.

Ĉe tiu kunveno oni pritraktos interalie ankaŭ la interrilaĵon de TELF kaj IAEF.

Ni esperas, ke niaj germanaj kolegoj decidis aliĝi al ni. Proponon ni forsendis en rek. letero al prezidanto sro. Habellok.

Jugoslavio. En Zagreb gvidas vicprez. I. Puhalo kurson por geoficistaro kaj asesoro S. Mužinić kurson por laboristaro. Ambaŭ kursoj bone vizititaj. Intereso ĉiutage fariĝas pligranda. Ĉiuj vizitantoj aliĝas al IAEF.

La movado en Jugoslavio ekpaŝis novan vojon. Menciindaj subtenantoj de nia afero en Jugoslavio estas sroj. Vargazon, estro de trafika departemento en Zagreba fervoja Direkcio, sro. Lesić, estro de trafika servo en Banja Luka, k. a. Dank' al la klopodoj de sro. Lesić kaj prezid. de Esp. klubo en Sisak sro. J. Schneider kiuj per sia agado vekis la intereson ĉe fervojistoj, nia movado en Jugoslavio fariĝos post iom da tempo tre grava. Ambaŭ nomitaj sroj. aranĝis en stacio Sisak kunvenon ĉe kiu paroladis pri Esp. sro. Schneider.

Svisujo. Nia diligenta asesoro sro. E. Zuberbühler fervore laboras. Ni speciale atentigas niajn anojn je lia artikolo pri XVII. U. K.

Italujo. Asesoro por Italujo sro. prof. Di Demetrio Francesco (leg. nro. 381) sendis al ni aliĝilojn de 4. novaj anoj el Roma, kaj promesas sendi ankaŭ aliĝilojn de pluaj novaj anoj.

Nederlando. De sro. H. Verschoof, ni ricevis aliĝilojn de 5. anoj. Asesoro por Nederlando sro. A. Pelder fervore propagandas.

SCIIGOJ DE LA ESTRARO.

La estraro konstatis ke kelkaj asesoroj ĝis nun restis nur asesoroj sur la papero. Komence ni tuj pere de unu cirkulero demandis ĉiujn asesorojn ĉu ili intencas ankaŭ pluen esti asesoroj aŭ ili pro diversaj kaŭzoj ne povas plenumi la taskojn de la asesoro. Malgraŭ ilia promeso ni bedaŭrinde devas esprimi nian malkontenton pro ilia mallaborado.

Ni petas ĉiujn asesorojn kiujn tiu admono koncernas, ke ili tiuj sciigu al ni ĉu ili intencas resti niaj asesoroj aŭ eventuale ili rezignas je tiu funkcio. Neniel ni volas havi asesorojn kiuj nian komunan aferon ne volas subteni.

De kelkaj niaj anoj ni ricevis aliĝilojn de novaj anoj, sed la monon ankoraŭ ne.

Ekzistas ankaŭ tiaj kiuj antaŭ monatoj nin sciigis, ke ili kolektis la kotizojn sed ilin ni ne ricevis! Kion signifas tia laboro? Kial tiel agi? Ni petas, ke ĉiu kiu kolektis la kotizon ĝin tuj alsendu.

REDAKCIAJ SCIIGOJ.

Malfruigon de la 4a kaj 5a nro. kaŭzis manko da materialo. Redakti internacian fakan revuon sen internacia kunlaborado estas tute ne eble kaj ni estos devigitaj ĉesigi la pluan regulan eldonadon pro manko da materialo.

Ekzistas en diversaj landoj aferoj kiuj interesus la anojn el ĉiuj landoj se ili estus publikigitaj. Ni mem ne povas ilin priskribi ne sciante ion pri ili. Pro tio ni apelacias ankoraŭfoje al ĉiuj niaj asesoroj kaj ĉiuj seriozaj anoj ke ili sendu al ni artikolojn por nia revuo.

De kelkaj kunlaborantoj ni ricevis artikoletojn, demandojn k. s. skribitajn sur pecetoj da papero. Tiaj pecetoj povas en la presejo perdiĝi. Ankaŭ kelkaj kunlaborantoj skribas la sciigojn kune en la letero direktita al nia redaktoro. Ni petas anko-

raŭfoje skribi la artikolojn legeble, sur sufiĉe granda papero kaj aparte de la letero (almenaŭ ¼ da infolio) kaj ĉiam doni al la artikolo taŭgan titolon, subskribi nomon kaj antaŭnomon, urbon kaj landon de la verkinto. Nelegeble skribitaj artikoloj ne estos publikigitaj. Preferindaj estas la artikoloj skribitaj per skribmaŝino kaj ni petas niajn kunlaborantojn al kiuj estas eble, skribi artikolojn per skribmaŝino.

REKOMENDO.

Nia redakcio ricevis de la firmao Illiffe & Sons Limited Dorset House, Tudor Street, London, E. C. 4 Anglujo, la gazeton »Experimental Wireless & The Wireless Engineer« de la monatoj Januaro, Februaro, Marto.

Foliumante en la nomita revuo, oni devas admiri ĝian interesan enhavon. Plej intereso estas, ke la nomita firmao en ĉiu n-ro. kelkajn paĝojn dediĉas al Esperanto. En Decembro ĝi presigis 6 paĝan radio kurson pri Esperanto, en Januaro ĝi presigis 5 paĝan Anglan-Esperantan radiovortaron, en Februaro ĝi presigis 5 paĝan Esperantan-Anglan radiovortaron, en Marto ĝi presigis konversacion inter du amatoroj. Ĝi intencas daŭrigi aperigadon de la esp. artikoloj, kaj ni varme rekomendas al ĉiuj niaj anoj, kiujn la radio interesas aboni la interesan kaj utilan gazeton, alportante tiamaniere al la progreso de nia lingvo en la tuta mondo. Jara abono estas 15 ŝilingojn (20 svis. Frank). Konsiderante la amplekson de la revuo (proks. 100 paĝojn) kaj ĝian interesan enhavon, ĝi ne estas multekosta, ĉar ĉiu unuopa volumo ŝajnas esti unu bela interesa libro.

NOVAJ ANOJ.

364. Francisko Stříbrský, ferv. kancelisto, Kladno, Hajnska 445, Ĉeĥoslovakujo;
365. Ludoviko Kiglits, fervojoficisto, Pécs, Máv. Uv. I, Hungario;
366. Julije Killer, fervojocisto, Zagreb, Glav. stov. mat., Jugoslavio;
367. Vladimír Kyzlink, cefrevidento, Přerov, Nadržáči I. posch., Ĉeĥoslovakujo;
368. Josef Bretschneider, fervojoficisto, Olomuc-Pavlovice, Edisonova str. 11, eĈoslovakujo;
369. Karel Brzokoupil, revidento, Olomuc, Redit. ĉsl. st. dr. odd. VIII-5, Ĉeĥoslovakujo;
370. Antonio Balestrieri, impiegato,* Roma, Via Cirola No 24, Italio;
371. Armando Ruscitti, impiegato, Roma, Via Pisa 2, Italio;
- 37p. Marino Ciceoni, impiegato, Roma, Corso Umberto, Italio;
373. Aristid Venditti, impiegato, Roma, Via Abba 7, Italio;
374. Jenda Král, fervojisto, Cheb, Namesti 13 II., Ĉeĥoslovakujo;
375. Sreten Stevanović, staciestro, Kukujeveci-Erdevik, Jugoslavio;
376. Miloš Vujić, ferv. kontrolisto, Beograd, Kralja Petra ul. Želj. direkcija, Jugoslavio;
377. Katija Glatki, Gradec kod Križevci, Jugoslav.;
378. Josip Jerončić, fervojoficisto, Zagreb, Gl. stov. mat., Jugoslavio.

* Itale (la signifon ni ne scias.) Red.

379. Mihaelo Morozov, Kandalakŝa, Barak 21 B, kv. 2, Rusujo, gubernio Arhangelsk;
 380. Nikola Cvitanović, fervojisto, Zagreb, Glav. slov. mat., Jugoslavio;
 381. Francesco prof. Di Demetrio, Roma, Via Zara 219. Italio.

ANONCETOJ

por korespondado kaj interŝanĝo.

15 vortoj kostas 0.50 Svis. frank. Ĉiuj pluaj 5 vortoj 0.20 Sv. frank. aŭ egalvaloro.

Nemembroj pagas pli 50%.

Mallongigoj por anoncetoj:

PK	=	} Mi deziras } } korespondi per }	poŝtkartoj
LE	=		leteroj
IK	=		ilustritaj kartoj.
PM	=	} Mi kolektas } } kaj interŝanĝas }	poŝtmarkojn
HM	=		helpmonon.
Rè	=	Mi respondos ĉiam.	
Kèl	=	Mi interŝanĝas kun ĉiu lando.	
Kl	=	Mi interŝanĝas nur kun lando	
Nd	=	Mi ne deziras nepostulitan sendaĵon.	

La honora-devo de ĉiu anoncanto estas respondi.

Someran Restadon, serĉas anoj de la «Ligo de Esperantistoj Fervojistoj en Ĉeĥoslovaka respubliko» dum 6 ĝis 24 tagoj t. e. dum ilia libertempo de post 1. Majo ĝis 30. Septembro 1925. ĉe fervojistoj-esperantistoj el tuta Eŭropo interŝanĝe aŭ rekompence. Fervojistoj precipe el ĉiuj eŭropaj ĉefurboj, kiuj deziras viziti dum libertempo la ĉefurbon. Praha kaj aliajn urbojn en Ĉeĥoslovakio ricevos ĉe niaj anoj senpagan loĝejon k. t. p., se ili konsentos doni la saman niajn anoj. Sufiĉas ankaŭ unu lito. Precipe estas petataj fervojistoj el Parizo, Roma kaj el ĉiuj marbordaj urboj aŭ vilaĝoj stacidomoj.

Korespondi kaj interŝanĝi poŝtkartojn, leterojn, il. kartojn poŝtmarkojn, fotografaĵojn kaj esperantaj gazetojn deziras anoj de la «Ligo de Esperantistoj Fervojistoj en Ĉeĥoslovaka respubliko» kun gekolegoj aŭ kun aliaj samideanoj el tuta mondo. Ili ĉiam respondos, Interesuloj bonvolu skribi al: **Adolf Kvapil, fervoja insp., Praha XVI. Nadražni str. n-ro. 31/294, Ĉeĥoslovakio.**

KOMPLETIGO KAJ ŜANĜO DE NIAJ STATUTOJ.

Okaze de la XVI. U. K. oni tuŝis la demandon pri la ŝanĝo de niaj ĝisnunaj statutoj, kiuj estis aprobitaj en Helsinko dum la XIV. U. K. en ia jaro 1922.

Estas vero, ke oni ni povis sufiĉe precizigi la necesajn regulojn en tiuj kelkaj linietoj, kiom da ili troviĝas presite en La Fervojisto n-ro. 1 de Julio 1923.

Mi ne scias, kiajn statutojn havis nia asocio antaŭ la mondmilito okaze de refondo de asocio reaprobis. Sed en niaj statutoj estas evidentaj du gravaj punktoj, t. e. 1.) ke ĉiu ano havas plenan individuan rajton, kaj 2. ke la destino por la diskutotaj proponoj donis al la asocio veran internacian spiriton.

Tiu internacieco estas direkte kontraŭ la fakto, ke kelkaj okaze de XVI. U. K. ĉeestantaj anoj volis ŝanĝi la statutojn, ne konsiderante pri tio la opinion de aliaj anoj, kiuj ne povis ĉeesti la jarkunvenon.

Ili asertis, ke la kaŭzo de la malprogreso de nia asocio troviĝas en la netaŭgeco de ĝisnunaj statutoj. Ili ne estas pravaj. Nia asocio kun ĝisnunaj statutoj povus ne nur vivi, sed ankaŭ forte progresi, se ĝia anaro estus havinta pli da intereso por la asocio kaj ĝia progreso.

Kiel konate ili fondis «Landajn Organizaĵojn» sen ia ligo kun IAEF. Tiamaniere la anaro de IAEF plimalgrandiĝis, ekkomencis la disiĝo, kiu finiĝis per la fondo de TELF okaze de XVI.

Tiu ĉi ligo (TELF) estas ido de IAEF, la simila ido al la IDO de Beaufront. La «IDO» estis kreita sennecese, kun iometa sed malbona ŝanĝo de Esperanto. Same TELF estas fondita sen efektiva neceso kun iometa sed malbona ŝanĝo de IAEF statutoj.

Konsiderante, ke la kompletigo kaj la ŝanĝo de niaj statutoj kaj fundamenta reorganizo de nia asocio estas necesaj, sed nur kondiĉe, ke la pura internacieco de nia asocio kaj ĉiuj individuaj rajtoj de ĝiaj anoj restu neŝitaj, la estraro jen prezentas sekvanajn proponojn el kiuj samtempe evidentiĝas la antaŭvidita plano de reorganizo de nia asocio. Tiuj proponoj devas esti nun nur kiel diskutotaj temoj por la fina ilia redaktado kaj akcepto okaze de XVII. U. K.

Laŭ ĝisnunaj statutoj la propono por la jarkunveno devas alveni al la estraro plej malfrue 13 semajnojn antaŭ la jarkunveno t. e. la tagordo devas esti publikigita en la maja n-ro. de nia fakrevuo.

La estraro petas ĉiujn niajn seriozajn anojn pristudi tiun proponon kaj sendi al ni per simpla pk. sian opinion kaj eventualan plibonigon aŭ korekton, laŭ kiuj la estraro verkos definitivon tekston akceptotan.

Niaj anoj montru kiom da intereso ili havas por la asocio.

Korektoj kaj proponoj estu sendataj al prezidanto de IAEF sro. Stevan V. Stojnić, Beograd, Kolonija Ministarstva Saobraćaja 17 (Jugoslavio).

PROpono DE LA STATUTOJ DE IAEF.

§ 1. Nomo, sidloko, celo.

Nomo de l asocio estas: «Internacia asocio de la Esperantistaj Fervojistoj» (mallongigite: «IAEF»).

§ 2. Sidloko de la asocio estas la loĝloko de ĝia prezidanto aŭ vicprezidanto.

§ 3. Stampilo de la asocio konsistas el flugilrado kaj sub ĝi la teksto: «Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj».

§ 4. La asocio celas:

a) propagandi kaj instrui la lingvon Esperanto inter la gefervojistaro.

b) klopodi enkondukon de Esperanto ĉe la fervojoj de la tuta mondo;

c) eldonadi fakajn revuon;

ĉ) helpi al la koncerna komitato de la Akademio la verkadon de faka terminaro.

d) plifaciligi al la geasocianoj kaj iliaj familianoj vojaĝadon kaj restadon en eksterlando;

e) kreskigi inter siaj anoj fortan senton de solidareco.

§ 5. La asocio estas neŭtrala rilate al religio, nacieco kaj politiko.

Daŭro de la Asocio.

§ 6. La asocio ekzistas ĝis 4/5 de la anoj ne decidis en la jarkunveno ke ĝi sian ekzistadon ĉesigu.

Anaro.

§ 7. Anaro de la asocio konsistas el:

- a) anoj aktivaj (AA);
- b) anoj subtenantaj (AS);
- c) anoj bonfarantaj (AB);
- d) anoj honoraj (AH).

§ 8. Aktiva ano povas fariĝi ĉiu fervojisto, kiu scias kaj uzas resp. lernas la lingvon Esperanto, kiu pagas la kotizon, kaj kiu plenumas la kondiĉojn de tiuj ĉi statutoj.

§ 9. Subtenanta ano povas fariĝi ĉiu nefervojisto kaj ankaŭ diversaj fervojaj kaj aliaj asocioj, kluboj, korporacioj, entreprenoj k. t. p. kiuj pagas la kotizon.

§ 10. Bonfaranta ano fariĝas ĉiu ano cilita en la § 8 kaj 9, kiu pagas unufoje por ĉiam 100 (cent) svisajn frankojn.

§ 11. Honora ano fariĝas ĉiu ano, kiu post daŭra kaj tre fruktodona laboro je la intereso de la asocio speciale kaj ĝenerale je la intereso de Esperanto estos kiel AH elektita de asocia ĵarkunveno laŭ la propono de la estraro aŭ de 10 anoj.

§ 12. Dum la daŭro de unu jaro nur du AH povas esti elektitaj. La nombro de AH ne povas esti pli granda ol la nombro de AB.

§ 13. Ĉe la elekto de AH devas voĉdoni almenaŭ $\frac{1}{4}$ da ĉiuj voĉdonrajtaj anoj. Kiel AH estas konsiderata tiu ano por kiu voĉdonis minimume $\frac{1}{2}$ da ĉiuj anoj voĉdonrajtaj.

§ 14. Oni proponas ke ĉiuj anoj organizigu en lokaj kluboj de esperantistaj fervojistoj (K. E. F.) kaj la kluboj de unu lando unuigu en: Ligo de la fervojistaj kluboj laŭ la statutoj kiujn oni aldonas kiel modelon II, II, aldono).

Devoj de la Anoj.

§ 15. La devo de ĉiu ano estas:

- a) lerni kaj propagandi Esperanton;
- b) regule pagi la kotizon;
- c) varbi ĉiujare almenaŭ unu novan anon;
- d) materiale kaj morale helpi la asocion.

Rajtoj de la Anoj.

§ 16. Ĉiu ano paginta la kotizon ricevas senpage:

- a) asocian legitimacion;
- b) fakrevuon;
- c) ĉiujn oficialajn eldonaĵojn.

§ 17. Ĉiuj anoj rajtas ĉeesti en la ĵarkunvenoj de la asocio, sed voĉdoni rajtas nur AA.

Viroj kaj vironoj estas egalrajtaj kaj eklekteblaj en ĉiujn oficojn.

§ 18. Voĉdonado estas malsekreta. Ĝi okazas aŭ persone — se la ano partoprenas la ĵarkunvenon, — aŭ skribe.

La voĉdonrajto povas esti ankaŭ skribe rajtigita al alia ano.

§ 19. Komence de la asocia jaro aperontan 1-an nron de faka revuo ricevos ĉiu ano. En tiu ĉi numero devas operi senigo pri la nova ĵarkotizo.

§ 20. La estraro rajtas decidi ĉu ankaŭ la 2-a kaj 3-a nro. de fakrevuo estos dissendata al ĉiuj anoj.

§ 21. Ano, kiu ne pagos la kotizon post la sciigo laŭ la § 19. plej malfrue ĝis la apero de 2-a nro. de la fakrevuo, ne ricevos ĝin sed senpagan admonon per poŝtkarto (presajo).

Fino de la Aneco.

§ 22. La aneco finiĝas:

- a) kiam la ano estos mortinta;
- b) kiam la ano per skriba deklaro mem ekzigas;
- c) kiam la ano estos ekzigita de la asocia ĵarkunveno pro morala aŭ materiala agado kontraŭ la intereso de la asocio.

d) Kiam la ano ne pagos sian ĵarkotizon plej malfrue du monatojn antaŭ la ĵarkunveno.

§ 24. La eksigo de la anoj bonfarantaj kaj honoraj laŭ la punkto c de 23-a § okazos per voĉdonado laŭ la § 13.

§ 24. La ekzigita ano rajtas skribe apelacii kontraŭ la eksigo al ĝenerala ĵarkunveno. La apelacio devas esti alsendita al la estraro plej malfrue laŭ la § 63.

La apelacio ne prokrastigas la ekstigon.

§ 25. Ĉiujare oni devas publikigi la nomojn de la mortintaj anoj dum la jaro. Same oni devas publikigi la nomojn de AB kaj AH.

Kapitalo.

§ 26. La kapitalo de la asocio konsistas el cirkulanta kapitalo kaj rezerva kapitalo.

§ 27. Cirkulanta kapitalo servas por la administraj elspezoj en kalkulante ankaŭ la eldonadon de fakrevuo.

§ 28. Cirkulanta kapitalo konsistas el:

- a) Kotizo de AA kaj AS;
- b) la rentumo de cirkulanta kapitalo;
- c) $\frac{2}{3}$ da enskribopagoj;
- d) $\frac{1}{3}$ da rentumo de rezerva kapitalo;
- e) $\frac{2}{3}$ da diversaj neantaŭviditaj enspezoj.

§ 29. Rezerva kapitalo servas por atingo de konstanta kapitalo kies rentumoj devas plialtigi resp. certigi cirkulantan kapitalon.

§ 30. Rezerva kapitalo konsistas el:

- a) kotizoj de A. B.;
- b) $\frac{1}{4}$ da enskribo pagoj.
- c) $\frac{1}{2}$ da rentumo de rezerva kapitalo;
- d) $\frac{1}{4}$ da monpunoj;
- e) $\frac{1}{2}$ da diversaj neantaŭviditaj enspezoj.

§ 31. Malaltigon de rezerva kapitalo pro kia ajn celo, povas aprobi laŭ la propono de la estraro la asocia ĵarkunveno nur per voĉdonado de $\frac{2}{3}$ da ĉiuj voĉdonrajtaj anoj.

§ 32. La estraro deponas ambaŭ kapitalojn en solidan (prefere ŝtatan) bankon aparte cirkulantan kaj aparte rezervan kapitalon.

La rajto elpreni la monon devas esti rezervata (vinkulata) tiel, ke nur laŭ la ordono de la estraro oni povos elpreni la monon.

§ 33. Procentoj de la rezerva kapitalo kiuj ekestos estos duonjare deponataj en la bankon t. e. kiam la kasisto ekscios kiel altaj ili estas kaj kiam li povos ilin dividi je rezerva kaj cirkulanta kapitalo.

Ĉiun alian monon apartenantan al rezerva aŭ cirkulanta kapitalo la kasisto deponos en la banko tuj post la ricevo se ĝi ne estos necesa por baldaŭaj elspezoj.

§ 34. Cirkulantan kapitalon malnova estraro transdonos al la nove elektita estraro tuj okaze de la ĵarkunveno.

§ 35. La transdonota cirkulanta kapitalo devas esti minimume tioma, ke ĝi sufiĉu por presado kaj dissendado de 1-a nro de fakrevuo kun la raporto pri ĵarkunveno kaj sciigo pri la elekto de nova estraro kaj difino de novaj ĵarkotizoj.

§ 36. Rezerva kapitalo restas deponita en la sama banko, ĝis la asocia ĵarkunveno ne decidus ĝin transdoni al alia banko.

Reprezentado kaj administracio.

§ 37. La estraro de IAEF konsistas el:

- a) administranta estraro;
- b) konsilanta estraro;
- c) revizora komitato.

§ 38. Administranta estraro konsistas el:

- a) prezidanto;
- b) viceprezidanto;
- c) sekretario;

d) kasisto;
e) redaktoro de fakrevuo;
f) asesoro de la sama lando el kiu estas la administranta estraro.

§ 39. Konsilantaro konsistas el:

Asesoroj de aliaj landoj. Prezidanto de la konsilantaro estas asesoro de la lando kie troviĝas la administranta estraro.

§ 40. Revizora komitato devas esti en la lando de administranta estraro. Ĝi konsistas el:

- a) prezidanto;
- b) 2-3 komitatanoj.

§ 41. La administranta estraro kaj revizora komitato estos balotata de asocia jarkunveno por tempodaŭro de 2 jaroj.

Kandidatlisto de elektota estraro devas esti proponita al la estraro kiu ĝin publikigos kune kun la tagordo de jarkunveno. Se neniu skriba propono estos ricevita la elekto de estraro okazos laŭ buĝa propono de ĉeestantaj anoj.

§ 42. Reelektoj de la administranta estraro estas permesataj.

§ 43. La admin. estraro mem elektas siajn helpantojn, se tio montriĝus necesa (dua, tria sekretario, kasisto ktp.)

§ 44. Se la posteno de la prezidanto antaŭ la jarkunveno pro ia okazintaĵo neantaŭvidebla fariĝus vakanta ĝin anstataŭos vicprezidanto.

Se la posteno de vicprezidanto ankaŭ fariĝus vakanta, tiam la sekretario kunvokos kunsidon de la ceteraj estranoj, kiu renovigas kaj rekonstruas la estraron.

Se la posteno de iu alia estrarano fariĝus vakanta tiam la estraro okaze de sia unua kunveno elektos novan estrararon.

§ 45. Prezidanto reprezentas la asocion ĉiutlanken.

Li subskribas la oficialajn korespondaĵojn, kun ankorau unu estrarano, prezidas la kunsidojn de la estraro kaj jarkunveno, dividas la laboron al aliaj estraranoj kaj kontrolas ilian agadon kaj zorgas pri la progreso de la asocio.

§ 46. Vicprezidanto helpas al la prezidanto kaj anstataŭas lin en ĉiuj agadoj kiam la prezidanto estas malhelpita.

§ 47. Sekretario gvidas la tutan korespondadon, kaj okaze de la estrarkunsidoj kaj jarkunveno gvidas la protokolon.

Krom tio li faras la statistikon de la anaro.

§ 48. Kasisto administras la kason, kolektas kolizojn, admonas la anojn kiuj ne pagis la kolizon, kaj prezentas ĉe ĝen. jarkunveno buĝeton por la venonta administra jaro.

§ 49. Asesoro krom la laboroj en landa organizo devas helpi la aliajn estraranojn en ilia laboro, se tio estos necese.

§ 50. Por priiskuti kaj decidi pri diversaj organizaj kaj aliaj aktualaj demandoj la estraro kunvokas de tempo al tempo estrarantajn kunsidojn. Kunvenojn kunvokas laŭ bezono aŭ prezidanto aŭ vicprezidanto. Se aliaj 3 komitatanoj postulas kunvokon de la kunsido, la prezidanto aŭ vicprezidanto ĝin devas kunvoki.

§ 51. Okaze de tiaj kunsidoj oni gvidas protokolon, kiu devas ĉiuj ĉeestantaj estraranoj subskribi.

§ 52. Estrara kunsido povas decidi se tri estraranoj ĉeestas.

§ 53. Estrarano kiu trifoje ne partoprenas la kunsidon kaj ne povas pravi la pravecon de sia foresto estas konsiderata kiel ekziginta el la estraro.

§ 54. Konsilantaro de la asocio konsistas el diverslandaj asociaj asesoroj kaj revizora komitato.

§ 55. La tasko de la konsilantaro estas prilaktado de pli gravaj asociaj demandoj. Ĝi okazos en konsilantarej kun-

sidoj. Konsilantoj kiuj ne povus ĉeesti donas sian opinion skribe.

§ 56. La propono estos konsiderata kiel akceptita se duono de la konsilantoj ĝin akceptas.

§ 57. Asociaj asesoroj estas:

a) la prezidantoj de diverslandaj ligoj de esperantistaj fervojistaj kluboj.

b) kie ne ekzistas la nomitaj ligoj estas la asesoro prezid. de E. F. K. kiu la estraro de la asocio elektos kiel asesoron.

c) en landoj kie la membroj ankoraŭ ne estas organizitaj laŭ § 14 estraro elektas asesoron el inter la aktivaj membroj de la asocio el tiu lando.

§ 58. La estraro povas laŭbezone elekti en la landoj kie jam ekzistas asesoroj unu aŭ eĉ pli la delegitoj de IAEF.

§ 59. Devo de la asesoroj kaj delegitoj estas:

a) fari proponojn kaj konsilojn al la estraro por konsilantara diskuto rilate al propagando de Esperanto kaj progresigo de la asocio.

b) en sia lando propagandi Esperanton kaj pri tio raporti al la estraro.

c) kunlabori en faka revuo.

d) al la demandoj en la enketaro aperontaj en la fakrevuo respondi.

§ 60. Devo de revizora komitato estas almenaŭ dufoje en la jaro kontroli la staton de la asocia kaso kaj pri tio noti en la kaslibro kaj fari raporton pri la stato de la kaso en la asocia jarkunveno.

§ 61. Ĉiujare se estas eble dum Universala kongreso la asocio kunvokas jarkunvenon. Per jarkunveno finiĝas la asocia jaro kaj komencas nova. Se pro troa malproksimeco de la lando kie okazas U. K. aŭ pro aliaj neantaŭvideblaj kaŭzoj ne estas eble aranĝi jarkunvenon okaze de U. K. tiam la konsilantaro decidas kie la jarkunveno okazu.

La invito al la jarkunveno devas esti publikigita en faka revuo kune kun la tagordo almenaŭ 10 semanojn antaŭ ĝia okazo.

§ 62. En la jarkunveno oni povas diskuti nur pri tiuj proponoj kiuj estas en la tagordo.

§ 63. La proponoj por la tagordo devas alveni al la estraro plej malfrue 12 semanojn antaŭ la jarkunveno.

§ 64. Por la decidoj de la jarkunveno devas voĉdoni la absoluta plimulto de la ĉeestantoj voĉdonrajtaj anoj kaj anoj kiuj kvankam neĉeestantaj uzis sian rajton kaj rajtigis iun alian anstataŭ ili voĉdoni. Esceptoj estas nur tiuj kiuj estas antaŭviditaj en antaŭaj §§.

§ 65. La membro pri kiu aŭ pri kies propono oni decidas ne rajtas voĉdoni. Same ankaŭ la estraranoj ne rajtas voĉdoni se ili proponas ion.

§ 66. Por ŝanĝo aŭ kompletigo de tiuj statutoj devas voĉdoni almenaŭ 4/5 de ĉiuj voĉdonrajtaj membroj.

§ 67. Pri jarkunveno oni gvidas protokolon kiu subskribas la prezidanto kaj sekretario de la jarkunveno kaj 3 membroj elektitaj por tiu tasko.

§ 68. Prezidanto kaj sekretario de la jarkunveno estas asociaj prezidanto kaj sekretario resp. iliaj anstataŭantoj. Se ĉiuj estraranoj estus malhelpitaj veni kaj ĉeesti la jarkunvidon, tiam la ĉeestantaj membroj elektas la jarkunvenan prezidanton kaj sekretariojn.

§ 69. Jarkunvena tagordo konsistas el:

1. Elekto de jarkunvena estraro.
2. Raporto de la estraro.
3. Elekto de nova administranta estraro kaj revizora komitato (ĉiun duan jaron).
4. Difino de la jarkolizo.
5. Proponoj de la membroj kaj estraro.

ARBITRACIA TRIBUNALO.

§ 70. Okaze de malpacigoj kaj de la konfliktoj inter la anoj ĉiu de ili rajtas postuli internacian juĝon kiu konsistas el:

a) du anstataŭantoj de malpacigintoj kaj;

b) ses juĝantoj el kiuj po du estas elektitaj de ĉiu malpaciginta partio kaj du de la estaro. Unu de du elektitaj juĝantoj ne povas esti el la sama lando al kiu la malpaciginta ano apartenas.

c) prezidanto, kiun elektas 6 juĝantoj inter la ceteraj anoj.

§ 71. La juĝado okazos sekvanmaniere:

La plendanto destinante siajn anstataŭantojn kaj juĝantoj sciigas tion al la asocia estraro citante kvintesencon de la konflikto.

La anstataŭanto sciigas pri tio la plendaton, kiu destinante siajn anstataŭanton kaj juĝanton sciigas tion al la estraro citante kvintesencon de la konflikto.

La estraro publikigante en la asocia organo sciigon pri la afero kaj destinataj tribunalluĝantoj, destinas en sia nomo du juĝantojn kaj proponas tri asocianojn por elekti unu inter ili kiel prezidanton.

La juĝantoj voĉdonas skribe al la estraro. Prezidanto lariĝas tiu, kiu ricevas la plimulton de la voĉoj. Ĉe la egala nombro da voĉoj decidas la prezidanto.

Samtempe la anstataŭanto de kulpiganto akribas plendon kaj tiun sendas al la anstataŭanto de kulpigito, kiu skribas la defendon. La defendon kaj la plendon ricevas ĉiu juĝanto kaj skribas en la dokumento sian opinion. Fine la tutan cirkuleron ricevas la prezidanto, kiu tiam ordonas la voĉdonon pri la konflikto. Se estas necese, la prezidanto povas postuli ankoraŭ pliajn informojn de la juĝantoj.

§ 72. La arbitracia tribunalo decidas per simpla plimulto da voĉoj de ses juĝantoj. Ĉe egalo de la voĉoj decidas prezidanto. Post la finita juĝado la prezidanto sendas la decidon de la arbitracia tribunalo al la redakcio de faka organo por publikigon. Kontraŭ la decido oni ne povas apelaci.

§ 73. La honora devo de ĉiu ano estas akcepti la funkcion de la juĝanto, kaj sur cirkulanta protokolo doni sian objektivan opinion plej malfrue unu semajnon post ĝia ricevo, kaj tuj post tio forsendi ĝin al la sekvanta juĝanto.

Likvidacio.

§ 74. Se oni decidis laŭ la § 6 ke la asocio ĉesu funkcii, la sama jarkunveno elektas tri membrojn kiel likvidacian komitato. La jarkunveno povas decidi ke la ĝistiam estraro efektiviĝu likvidacion.

§ 75. Likvidacia komitato kune kun revizora komitato de la lasta estraro efektiviĝos la likvidacion laŭ la regularo (leĝoj) de la koncerna ŝtato.

§ 76. Tuj post la elekto de likvidacia komitato, la estaro devas transdoni al likvidacia komitato protokole la tutan havaĵon kaj tiam ĝia (de la estraro) funkcio ĉesas.

§ 77. Se dum la likvidacio montriĝus necesa kunvoko de la eksterordinara jarkunveno de la asocio, ĝin kunvokos la likvidacia komitato konforme al la § 61-69.

§ 78. Por tiu kunveno oni devas kunvoki ĉiujn membrojn, kiuj havis rajton voĉdoni okaze de la disigo de la asocio.

La voĉdonado ĉe tiu kunveno estas la sama kiel ĉe aliaj ordinaraj jarkunvenoj.

§ 79. Okaze de la disigo de asocio la cirkulanta kapitalo kaj eventualan alian havaĵon ricevos Konstanta Reprezentaro. Ĝi ricevos ankaŭ la deponlibron de la rezerva kapitalo kun la enskribita rimarko, ke ĝi povas elpreni nur la rentumon de la kapitalo, sed la libron devas redoni al event. nove refondita Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj, kiu estos refondita sur la bazo de tiuj statutoj.

§ 80. Tiuj ĉi statutoj estis aprobitaj de la jarkunveno okaze de XVII. Universala Kongreso de Esperanto en Geneve la an de Augusto 1925.

Verkis: Stevan V. Stojnić, prezid. de IAEF.

REKOMENDATA DE LA XVI-a UNIVERSALA KONGRESO DE ESPERANTO!

La eldonon de la
SOLA ARTA LITERATURA
MONATA ESPERANTA REVUO

LITERATURA MONDO

Transprenis
HUNGARA ESPERANTO INSTITUTO
Budapest, VI., Eötvös-u. 3.

Ĉiu grupo kaj literaturamano
nepre helpu la gazeton per
abono kaj disvastigo!
Po No 12.000 hung. kronoj.

KUNLABORANTOJ:
LA PLEJ KONATAJ ESPERANTAJ
VERKISTOJ EL ĈIUJ LANDOJ!

VI DEVAS SUBTENI NIAN SOLAN LITERATURAN REVUON!

Tium ĉi numeron ni devis eldoni kiel duoblan numeron t. e. por la monatoj Februaro kaj Marto, ĉar ni ne ricevis ĝustatempe la materialon por la gazeto. Ni rekompencos niajn anojn tuj, kiam ni havos sufiĉe da materialo eldonante pli ampleksan revuon. Kunlaboru por ke ni ne devu eldonadi malregule la gazeton.

KOTIZOJ. Ĉiu ano paginta la kotizon ricevas la oficialan organon. — Kotizoj estas jene fiksitaj: Aŭstrio: 30.000 K.; Anglujo 6 Ŝil.; Belgio 15 Fr.; Bulgario 80 Lev.; Ĉeĥoslovakujo 15 ĉk.; Danujo 7 Kr.; Estonio 200 MK; Finnlando 30; Francio 15 Fr.; Germanujo 2.50 OM; Hispanujo 8 P.; Hungarujo 4 OK; Italio 15 L.; Japanujo 3 J.; Jugoslavio 45 D.; Latvio 3 L.; Nederlando 3 G.; Norvegujo 7 Kr.; Polujo 3 Zl.; Rumanujo 125 L.; Svedio 3 K.; Usono 1 D.; Svisujo 3 Sv. fr. — Landoj kiuj ne estas indikitaj pagu la egalvaloron de 1 Dollaro.

KIEL SENDI MONON AL NI. Eksterlandanoj kaj enlandanoj sendu la monon en rekomendita letero al: Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj (kasisto Emil Slaviček) Zagreb, Jugoslavio, Jezuitska ul. 1.